

Ændringsforslag fra klima- og energiministeren til L 5

Til § 1

1). Nr. 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved følgende:

- 1) *Administrerende medlemsstat*: Den medlemsstat, der er ansvarlig for at administrere kvotedirektivet, for så vidt angår luftfartsoperatører.
- 2) *Biomasse*: Brændsler, som efter bilag 1 har en CO₂-udledningsfaktor på nul, samt tilsvarende brændsler af biologisk oprindelse, lossepladsgas, slam og lign.
- 3) *CDM-kredit*: En CDM-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 12 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen.
- 4) *CDM-land*: Et land, som har ratificeret Kyotoprotokollen, og som ikke er nævnt i bilag B til protokollen og dermed ikke har kvantitative reduktionsforpligtelser efter protokollen.
- 5) *Chicagokonventionen*: Konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 fastsætter minimumskrav med henblik på at varetage sikkerhed inden for civil luftfart.
- 6) *CO₂-ækvivalent*: En mængde drivhusgas, der har samme effekt på den globale opvarmning som 1 t CO₂ set over en given periode.
- 7) *Driftsleder*: Den juridiske eller fysiske person, der ejer en produktionsenhed eller driver produktionsenheden for egen regning.
- 8) *Drivhusgasser*: Kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), lattergas (N₂O), hydrofluorcarboner (HFC), perfluorcarboner (PFC) og svovlhexafluorid (SF₆).
- 9) *Emissionsfaktor*: Udledning af CO₂ pr. brændselsenhed pr. ton af en vare eller lign. i forbindelse med aktiviteter omfattet af loven.
- 10) *Erhvervsmæssig luftfartstransportør*: En operatør, der mod vederlag stiller rute- eller charter-flyvninger til rådighed for offentligheden med henblik på personbefordring, godstransport eller transport af postforsendelser.
- 11) *Executive Board*: Det organ, som FN har nedsat under Kyotoprotokollen til godkendelse af CDM-kreditter.
- 12) *FN's klimakonvention*: De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer af 9. maj 1992 (UNFCCC).
- 13) *Fossile brændsler*: Brændsler, der er udvundet fra eller fremstillet på basis af fossilt, ikke fornybart organisk materiale, herunder kul, koks, naturgas, raffinaderigas, mineralolieprodukter, tørv og brunkul.
- 14) *Fossil elproduktion*: Den del af en elproduktion, der tilvejebringes ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile elproduktion pro rata.
- 15) *Fossil kapacitet*: El- eller varmekapaciteten på en produktionsenhed ved anvendelse af fossile brændsler. Anvendes både fossile og andre brændsler, bestemmes den fossile kapacitet pro rata.
- 16) *Historiske luftfartsemissioner i EU*: Den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i kalenderårene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en af de luftfartsaktiviteter, som er nævnt i § 8 a.
- 17) *I drift*: En produktionsenhed eller en del heraf anses at være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang finder en CO₂-udledning sted fra denne. Produktionsenheder eller en del heraf, som første gang udleder CO₂ efter den 31. marts 2004, anses dog først at

være i drift den 1. i måneden efter det tidspunkt, hvor der første gang i forbindelse med produktion finder en CO₂-udledning sted fra denne.

- 18) *Indfyret effekt*: Den maksimale indfyrede brændselsmængde i MW eller MJ/s, som kan tilføres et anlæg.
- 19) *Investorland*: Det land, der investerer i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter, eller det land, hvor investor i et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter er hjemmehørende.
- 20) *JI-kredit*: En JI-kredit er et tilgodehavende på et antal CO₂-ækvivalenter, som er udstedt i medfør af Kyotoprotokollens artikel 6 og beslutninger vedtaget i henhold til FN's klimakonvention eller Kyotoprotokollen. Betegnes i kvotedirektivet som ERU.
- 21) *JI-land*: Et land, som har ratificeret Kyotoprotokollen, og som er nævnt i bilag B til protokollen og derfor efter denne har kvantitative reduktionsforpligtelser.
- 22) *Kapacitet*: Den maksimale produktionsevne pr. tidsenhed, jf. §§ 5-8.
- 23) *Kvot*: Bevis for retten til at udlede 1 t CO₂ i en nærmere angivet periode. Kvoter, der kun kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten, betegnes sædvanligvis luftfartskvoter.
- 24) *Kyotoprotokollen*: Klimaaf-talen under klimakonventionen vedtaget den 11. december 1997 med tilhørende fortolkningsbidrag vedtaget under partskonferencer.
- 25) *Luftfartskvoter*: Kvoter, der kan anvendes til dækning af emissioner fra luftfarten. Den samlede mængde af luftfartskvoter består af luftfartskvoter tildelt luftfartsoperatørerne, jf. § 23 c, stk. 5 og 6, luftfartskvoter, der bortauktioneres, jf. § 23 c, stk. 3 og 4, og luftfartskvoter i puljen til nye operatører og operatører med kraftig vækst, jf. § 23 c, stk. 7.
- 26) *Luftfartsoperatør*: En person, der driver et luftfartøj på det tidspunkt, hvor det udfører en af de i § 8 a nævnte luftfartsaktiviteter, eller ejeren af luftfartøjet, hvis førstnævnte person er ukendt eller ikke er identificeret af ejeren.
- 27) *Procesudledning*: Udledninger af CO₂, som ikke er brændselsrelaterede, og som opstår som et resultat af tilsigtede eller utilsigtede reaktioner mellem materialer eller gennem deres omdannelse i en proces.
- 28) *Produktionsenhed*: En teknisk enhed, der består af et eller flere anlæg beliggende på samme lokalitet, hvorfra der udføres de af loven omfattede aktiviteter.
- 29) *Produktionsrate*: Faktisk produktion pr. tidsenhed, f.eks. ton pr. time eller lignende.
- 30) *Supervisory Committee*: Det organ under Kyotoprotokollen, som FN nedsætter til godkendelse af JI-kreditter.
- 31) *Tonkilometer*: Flyvestrækning gange nyttelast, hvor flyvestrækning er storcirkelafstanden (great circle distance) mellem afgangsflyvepladsen og ankomstflyvepladsen plus et fast tillæg på 95 km. og nyttelast er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.
- 32) *Værtsland*: Det land, hvor et projekt til generering af CDM- eller JI-kreditter gennemføres.«

[Revideret udformning af definitionsbestemmelsen]

2) Efter nr. 5 indsættes som nyt nummer:

”01. I § 13, stk. 1, ændres: ”jf. dog stk. 6” til: ”jf. dog stk. 5.”.”

[Konsekvens af ophævelse af stk. 5]

3) Efter nr. 6 indsættes som nyt nummer:

”02. I § 13, stk. 4 udgår: ”jf. dog stk. 5”.”

[Konsekvens af ophævelse af stk. 5]

4) Det under nr. 33 foreslåede § 30, stk. 5, affattes således:

”Stk. 5. En driftsleder eller luftfartsoperatør kan ikke afhænde kvoter, herunder luftfartskvoter, gennem registeret, jf. § 24, før den verificerede rapportering efter stk. 1-3 er foretaget, eller en endelig udledning er fastsat af ministeren efter stk. 4.”

[Bedre og kortere sproglig affattelse af bestemmelsen]

5) I den under nr. 44 foreslåede affattelse af *litra i*) ændres: ”artikel 299, stk. 2, i traktaten” til: ”artikel 299, stk. 2, i EF-traktaten”

[Det præciseres, at der med ”traktaten” henvises til ”EF-traktaten”]

Til § 3.

6) Paragraffen affattes således:

”Loven træder i kraft den 31. december 2009.

Stk. 2. Klima- og energiministeren pålægger driftsledere, der udfører aktiviteter, som i medfør af direktiv 2009/29/EF eller i medfør af beslutning truffet efter artikel 24 i direktiv 2003/87/EF omfattes af kvoteordningen fra 2013 at indsende dokumenterede og verificerede oplysninger om deres CO₂-udledning inden den 30. april 2010. Ministeren fastlægger hvilke data, der skal indrapporteres. Udgifterne til indrapportering efter stk. 3, afholdes af driftslederen.«

[De foreslåede §§ 3 og 4 sammenslås af lovtekniske grunde til én bestemmelse]

Til § 4

7) Paragraffen udgår.

Bemærkninger

Til nr. 1.

Definitionsbestemmelsen indeholder nu en definition af Chicagokonventionen, som er omtalt i det foreslåede bilag 3 litra d. Desuden er der sket enkelte ændringer i definitionernes rækkefølge for at sikre en præcis alfabetisk rækkefølge.

Til. nr. 2

I den gældende § 13, stk. 1, henvises til stk. 6, som efter lovforslagets nr. 7 bliver nr. 5. Ændringsforslaget sikrer den korrekte henvisning og er derfor alene en konsekvens af forslaget om at ophæve stk. 5.

Til nr. 3.

I den gældende § 13, stk. 4, henvises til det stk. 5, som foreslås ophævet. Henvisningen bør derfor ophæves og ændringsforslaget er derfor alene en konsekvens af forslaget om at ophæve § 13, stk. 5.

Til nr. 4.

Der foreslås en kortere og lettere læselig udformning af den under nr. 33 foreslåede affattelse af § 30, stk. 5. Der er ikke tale om nogen realitetsændring af bestemmelsen.

Til nr. 5.

Det i nr. 44 foreslåede bilag 3 er en gengivelse af direktivets oversigt over de flyvninger, der ikke omfattes af kvotereguleringen. Med ændringsforslaget præciseres, at der med udtrykket ”traktaten” henvises til ”EF-traktaten”.

Til nr. 6

Af lovtekniske grunde foreslås, at lovforslagets § 3 og § 4 slås sammen til én bestemmelse. Det i § 3 foreslåede stk. 2, er en overgangsbestemmelse, som alene vedrører indsamling af data til brug for perioden efter 2012, og bestemmelsen placeres derfor af lovtekniske grunde som stk. 2 til ikrafttrædelsesbestemmelsen.

Til nr. 7

Som det fremgår af bemærkningerne til nr. 6, foreslås det af lovtekniske grunde, at forslagens § 3 og § 4 slås sammen til én bestemmelse.